

Saab 9-5 Aero Sedan 2010–11

NEVS-brevet fredag 22 mars

1. Volvo installerar kameror i kupén – ska upptäcka rattfylla

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-03-20, 16:55

Väldigt många dödsolyckor i trafiken beror på antingen rattfylla eller distraktion i form av att föraren "pillar på sin smartphone". Det vill Volvo råda bot på med ett nytt system som ska upptäcka om föraren är onykter eller på något annat sätt distraherad.



Det ska ske genom kameror och sensorer som övervakar föraren och om föraren uppträder onyktert eller distraherat ska bilen kunna ingripa. I ett första skede ska bilen sända ut signaler som föraren aktivt måste reagera på.

Skulle ingen reaktion upptäckas ska enligt Volvo några ingrepp från bilen kunna vara att bilens hastighet begränsas, att Volvo on Call larmas och som en slutgiltig åtgärd, att bilen bromsar ned sig själv och parkerar på en säker plats.

"När det kommer till säkerhet är vårt mål att undvika olyckor helt snarare än att begränsa effekterna när en olycka är nära förestående och oundviklig. I det här fallet kommer kamerorna att övervaka för att upptäcka beteenden som skulle kunna leda till allvarliga personskador eller dödsfall", säger Henrik Green, Senior Vice President, Research & Development på Volvo Cars.

Som exempel på sådana beteenden nämner Volvo total avsaknad av rattrörelser under en längre tid, om föraren har stängda ögon eller har tittat bort från vägen en lång period eller att bilen rör sig fram och tillbaka mellan vägmarkeringarna och har onormalt långsamma reaktions-tider.

Detta säkerhetssystem med kameror och sensorer i kupén kommer att införas i samband med att Volvos SPA2-plattform tas i bruk i början av 2020.

Sedan tidigare har Volvo berättat att man inför en fartspärr ställd till 180 km/h på alla nya bilar från modellår 2021.

2. Volkswagen och svenska Northvolt bildar European Battery Union

Mattias Rabe

21 mars 2019

Ett nytt europeiskt konsortium har bildats för att främja forskningen kring och utvecklingen av batterier. Bakom bildandet står svenska Northvolt och tyska Volkswagen-koncernen.



Det händer mycket inom batteribranschen, framför allt nu när antalet elektrifierade bilar börjar ta fart. Det handlar inte bara om tillverkning i så hög takt som möjligt, det gäller för branschen att hitta nya och smidiga vägar för att kunna leverera produkter som det ställs allt större krav på. Områden som är viktiga att fokusera på rör allt från utvinningen av råmaterialen och framställningen av battericellerna till återvinningen av dem. Men det gäller samtidigt att ha någon form av gemensam strategi och det är här ett helt nybildat konsortium kommer in i bilden.

För att samla kunskap inom forskning och utveckling under ett tak har det europeiska batterikonsortiet European Battery Union, EBU, bildats. Sammanslutningen utgörs av europeiska företag och institut som ska ledas av svenska batteritillverkaren Northvolt och tyska fordonsgiganten Volkswagen AG.

Konsortiets avsikt beskrivs som ”deltagande i finansiering av forskning, utveckling och industriell implementering av batteriteknik” för att skapa ett så brett kunskapsområde genom hela kedjan som möjligt.

Konsortiet består av samarbetspartners från sju EU-länder som ska forska inom råmaterialproduktion, cellteknik, cellproduktionsprocesser och återvinning, men även koncentrera sig på att hitta utvecklings- och konstruktionsmetoder som tillåter hållbar, miljövänlig och konkurrenskraftig tillverkning av battericeller inom den europeiska unionen. Alla parter kommer sedan att få ta del av resultaten.

I dag står Asien för en väldigt stor del av världens batteriproduktion och så kommer det att förbli enligt vissa branschanalytiker. Asien anses nämligen vara så pass långt framme i bland annat produktionsprocesserna att det inte går att komma ikapp. Men med bildandet av EBU kan fördelningen möjligtvis jämna ut sig.

I takt med att konsortiets forskningsaktiviteter, som påbörjas under 2020, avancerar ska parterna inom det öka sina investeringar, parallellt med det ekonomiska stöd som kan erhållas från tyska staten.

3. Kör bilarna med el - inte gas

Insändare 2019-03-19

Replik till ”Dags att planera...” av Inge Svensson, i NA 4 mars och ”Gasa med vätgas” av H2, 18 februari.



Elbilar laddas på natten de det finns elöverskott.

1. Vätgasbilar är dyra, endast för de rika! Dessa bilar är nog bra, men endast för de rika, då bilarna kostar dubbelt så mycket, 700 000, mot en vanlig elbil, 350 000 kronor. Eller ska staten subventionera vätgasbilen med 350 000 kronor? Det tror väl ingen.

2. Elen räcker ej? Det är överskott på el nattetid och det är ju då (efter klockan 19) som elbilen laddas. Det ska räcka?!

3. Batterier giftiga och dåliga? Alla är ju överens om att batterier har fått större energidensitet och har blivit bättre, med längre räckvidd samt att utvecklingen snabbt går framåt.

Vi kan konstatera att utan bidrag kommer elbilssatsningen av sig. Olja och uran tar slut. Vi ska inte elda upp oljan utan använda den att smörja motorer. En motorvärmarstolpe = en elbils-stolpe för nattladdning. De flesta problem med elbilar har bestått i för få laddare, fler laddare och problemen försvinner, då el finns överallt. Solceller och vattenkraft kompenserar vid brist på vind. Även vätgasframställning behöver mycket el.

Elbilen har potential att bli giftfri! Så varför oroas?

”Elbil åt alla”
Lindesberg

Läs artikel den 4 mars här.

Läs artikeln den 18 februari här.

svt NYHETER

4. EU kräver fler laddplatser för elbilar på parkeringar

Jan-Eric Lundberg Publicerad: 21 mars 2019 05.00

Laddmöjlighet för elbilar krävs vid nybyggen och större renoveringar av flerbostadshus. Kravet ställs i ett EU-direktiv från förra året. Och effekten syns redan på vissa håll.



Laddstolpar krävs vid nybyggen enligt ett EU-direktiv

Kravet gäller för parkeringar i eller i anknytning till bostadshus med fler än tio parkeringsplatser. Vid kommersiella parkeringar med fler än tio parkeringsplatser ska det finnas minst en laddpunkt. Det ska även förberedas för framtida utbyggnad genom att tomrör ska dras till minst 20 procent av parkeringsplatserna.

Laddplatser byggs på Vikaholm

Ett område i Växjö där de nya kraven märks tydligt är på Vikaholm. Ett område där många bostäder har byggts, både villor och lägenheter. Ulf Hördegård från Växjö kommun är den som har varit projektledare för Vikaholm:

– Ser man sig om här på Vikaholm växer det fram laddstolpar på de allra flesta parkeringarna och det ser bra ut i en helhet, tycker han.

Laddar på natten

Många som bor på Vikaholm har möjlighet att ladda sin bil vid någon av områdets laddplatser, vanliga laddstationer där man laddar sin bil fullt över natten. Vissa radhus har redan från början fått laddboxar installerade i direkt anslutning till husets egen parkering.

Det har sedan området planerades ställts krav från kommunen om att det ska finnas laddmöjligheter. Men alla har inte följt kommunens krav. Vi har besökt ett område där det bara finns vanliga uttag för motorvärmare. Ett misslyckande tycker Ulf Hördegård.

Vissa byggbolag följer inte kraven

– Ser vi att en byggherre struntar i att följa den ambitionen vi har för ett område helt och hållet, då får det följder nästa gång de vill köpa mark av oss, säger Ulf Hördegård.

Kommunen kommer när området är färdigbyggt att göra en uppföljning för att titta på om kravet på laddpunkter är uppfyllt.

RECHARGE

5. Svensk genomgång gör klart: Elbilar är klart bättre för miljön

Av Erik Söderholm Publicerad 2019-03-19, 15:55

Tunga organisationer ger klart besked – förbränningsbilarna kan inte konkurrera.



FILM: ***https://youtu.be/w40dnd69waY***

En svensk genomgång av nya forskningsstudier visar tydligt att elbilarna är bättre ur klimat-synpunkt än bensin- och dieselbilar.

Det har länge funnits kritik mot att själva tillverkningen av elbilar ger upphov till enormt mycket utsläpp. Å andra sidan är utsläppen under körning nära noll, särskilt om elbilen laddas med förnybar el.

Nu gör flera svenska aktörer alltså klart att elbilar är bättre för miljön än förbränningsbilar.

Nya beräkningar från norsk studie

Det är inga lättviktare som ligger bakom beskedet. Hela bilindustrins branschorganisation, Bil Sweden, har tillsammans med Motorbranschens riksförbund och Power Circle "skrivit under" på att elbilar är bättre för miljön än förbränningsbilar.

Även IVL Svenska Miljöinstitutet – som låg bakom den mest uppmärksammade studien hittills om elbilarnas miljöpåverkan – håller med om att elbilarna är bättre. Studien från 2017 kom fram till att elbilar hade höga utsläpp under själva tillverkningsfasen, men tolkades av många medier som att elbilar automatiskt är sämre än förbränningsbilar ur klimatsynpunkt.

"Fossila bränslen är en återvändsgränd – elbilen är bättre ur klimatsynpunkt"

Nu förtydligar IVL Svenska Miljöinstitutet och ger beskedet att elbilar är ett smartare klimatval. Beräkningar som IVL gjort och som baseras på nyare underlag visar att batterielbilar är klart bättre för miljön än fossildrivna bilar i Sverige.



"Det var två år sedan vi gjorde den studien, och sedan dess har det kommit nya siffror som tyder på att större batterifabriker sänker utsläppen per tillverkat batteri. Det här är inte en ny studie utan en beräkning utifrån en norsk studie", säger Lisbeth Dahllöf på IVL Svenska Miljö-institutetet till Recharge, och fortsätter:

"Vissa kanske tog vår tidigare rapport som att man lika gärna kan köra fossilt, men det stämmer alltså inte och det stämde inte heller då eftersom bilbatterierna håller längre än det tar att köra in koldioxidutsläppen från produktionen som rapporterats."

• **Slår ni nu fast att elbilen är det bästa ur klimatsynpunkt?** "Ja, elbilen är bättre än bilar som drivs med fossilt bränsle ur miljösynpunkt. I och med att global uppvärmning är ett växlande problem och fossila bränslen är en återvändsgränd är elbilen bättre ur klimatsynpunkt i Sverige, och den är också lite bättre även ute i Europa", säger Lisbeth Dahllöf.

Stort försprång med svensk elmix

En liten elbil sparar upp emot 70 procent av växthusgasutsläppen under sin livstid (18.000 mil) jämfört med motsvarande fossildriven bil i Sverige. Även i Europa bidrar en elbil till minskade utsläpp även om utsläppen kopplade till elen är högre.

"Batteridrivna fordon är tydligt bättre än fossildrivna fordon i Sverige men även i snitt i Europa", skriver Power Circle.

Hur mycket bättre elbilen är för klimatet beror alltså på hur elen genereras. Med den svenska energimixen är elbilens försprång stort.

Rapporten som Power Circle och de andra organisationerna publicerat tar även upp tillgången på kobolt, och du kan läsa hela rapporten här.



Elbilen behöver bara några år för att ”köra in” utsläpp från batteritillverkning

6. Service av elbil – billig men dyr

Mikael Stjerna 20 mars 2019

Elbilarna är billiga att serva – utom Tesla. Men det är inte mycket service man får för pengarna.



Elbilar kostar mindre än konventionella bilar att serva. Första servicen för en Hyundai Kona Electric kostar 1 274 kronor. Den bensindrivna versionen, Kona 1,0T, kostar 2 369 kronor för motsvarande service. Det är oljebytet som gör skillnad. Ett filter och några liter olja betyder tusenlappen mer i servicekostnad för en traditionell Otto-motor.

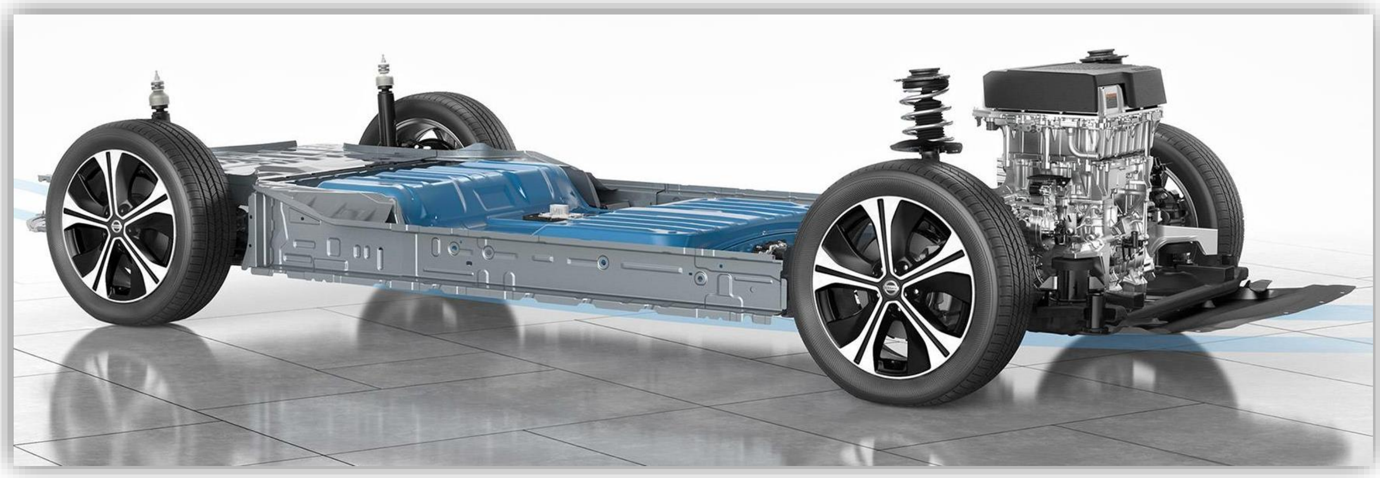
Det finns undantag. Tesla är riktigt dyr att serva. Tesla-verkstaden tar 4 900 kronor för en baservice på en Model X. Model 3 kostar 4 000-5 000 kronor på första servicen (exakt pris är ännu inte fastställt) men har till skillnad från Tesla Model S är fördelen att den bara behöver service vartannat år.

Nissan-verkstäderna tar också bra betalt för att serva elektriska Nissan Leaf. Märkesverkstaden Mobility Motors i Stockholm tar 2 955 kronor för att göra första servicen på Leaf.

Det är inte dyrt jämfört med vad en bensindriven bil kostar. Men med tanke på att verkstäderna mest ägnar tid åt kontroller är det mycket pengar. Om bilen är frisk har bara kupéfiltret bytts ut.

En elmotor är nämligen i princip servicefri. Ingen olja, inget oljefilter. Inga tändstift, ingen kamrem, ingen vattenkylning. Ingen kylarglykol att kontrollera. Inga oljeläckage att leta efter, inga packningar som ger sig. Det finns heller ingen växellåda som kan spöka och läcka olja. Elmotorer har direktdrift.

Men elbilen behöver ändå kontrolleras. På Nissan-verkstaden har mekanikern ett serviceschema med 63 kontrollpunkter för en Nissan Leaf. I huvudsak gäller kontrollerna samma funktioner som vid servicen av en konventionell bil. Däcktrycket kontrolleras, man känner på vindrutetorkarbladen. Dörrarna öppnas och stängs – behöver de smörjas? Spolarvätskenivån kontrolleras.



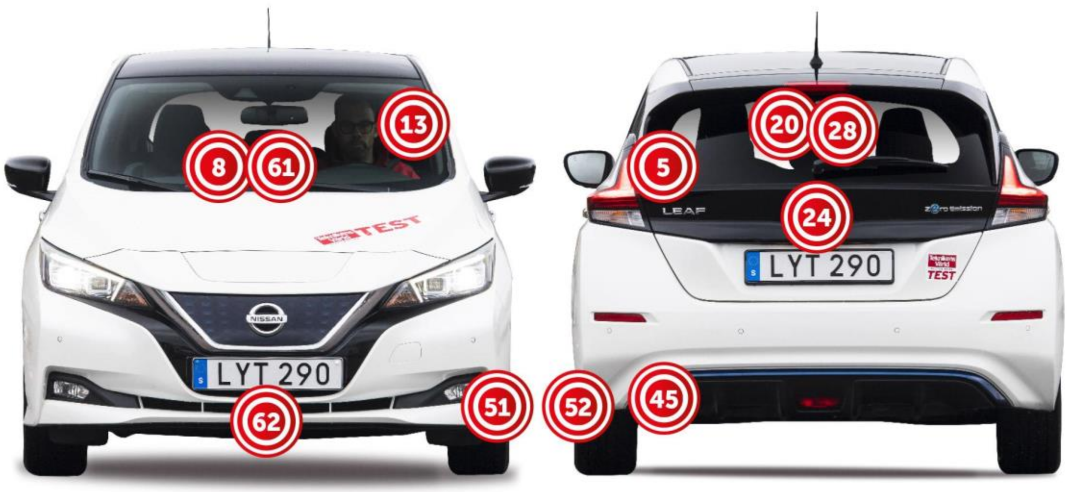
Nissan Leaf avklädd in på bara ”kroppen”.

Många kontrollpunkter känns också igen från kontrollbesiktningen.

Strålkastarna kontrolleras, liksom hjulupphängningen, bromsbeläggens tjocklek med mera. Med tanke på att en kontrollbesiktning också är omfattande är prisnivån hög på märkesverkstäderna. Bilprovningen tar omkring 400 kronor för en kontrollbesiktning. Snarlika kontroller som görs på Nissan-verkstaden kostar sju gånger mer.

Vissa elbilsspecifika kontroller görs dock bara på serviceverkstaden. Laddporten kontrolleras, och verkstaden gör också ett konditionstest av batteriet. Men med tanke på den begränsade omvårdnad en elbil behöver framstår servicekostnaden ändå som ogenerat hög.

Så servas Nissan Leaf



Sammanlagt 63 punkter kontrolleras på Nissan-verkstaden. En del är viktiga, andra punkter kontrollerar du själv lika bra. Här är ett smakprov från alla kontrollpunkter.

Punkt 5 ”Kontroll av baklampor”. Vill du verkligen betala 1 500 kronor i timmen för att någon ska titta på baklamporna?

Punkt 8 ”Serviceindikatorn nollställs”. Viktigt för sinnesfriden.

Punkt 13 ”Kontrollera säkerhetsbältets funktion vänster fram”. Det är ju förarbältet! Hade det inte fungerat hade du nog märkt det.

Punkt 20 ”Kontroll av vänster baksätesbälte”.

Punkt 28 ”Kontroll av höger baksätesbälte”.

Punkt 24 ”Kontroll av bagageutrymmets belysning”.

Punkt 45 ”Kontroll av fjädringsinfästningen”. Detta är kontroller som görs ett år efter köpet. Men varför ska kunden betala för att tillverkaren kontrollerar om de har gjort en produktionsmiss?

Punkt 51 och 52 ”Kontroll av bromsskivor och bromsok”. Den kanske viktigaste kontrollpunkten på en elbil eftersom bromsarna lätt kärvar igen när de sällan används.

Punkt 61 ”Kontrollera felkoder”. Även uppdatering av mjukvaran görs vid behov.

Punkt 62 ”Batteri-rapport”. Hur friskt är bilens batteri?

Men att strunta helt i servicen kan få konsekvenser. Dels blir man förmodligen utan uppdateringar av mjukvaran. En annan bra anledning till att besöka verkstaden är att få bromsarna kontrollerade. Just för att bromsarna används mer sällan i en elbil är det extra viktigt att oken kontrolleras. Om inte bakbromsarna används alls under en längre tid kommer de garanterat att börja kärva.

Till sist handlar det om garantin. Normalt sett kräver nybilsgarantin att bilägaren utför den service som tillverkaren rekommenderar. Men viktigare för elbilarna är hur den långa batterigarantin påverkas. Tesla har ingen koppling mellan service och garantigivningen. Både nybils- och batterigaranti gäller oavsett om bilen har servats eller inte. Nissan kräver däremot att servicen har utförts enligt tillverkarens rekommendationer.

– Vi kräver inte märkesverkstad men kunden måste kunna visa att servicen är utförd enligt våra rekommendationer, säger Alexandra Österplan, informationschef på Nissan.

Andra tillverkare kräver inte att servicen är gjord, men friskriver sig för vissa batterifel.

”Garantin på högspänningsbatterier gäller inte om felet har orsakats av att batteriet inte har använts, hanterats eller underhållits som beskrivet i instruktionsboken”, säger Volkswagen.

Även Renault är inne på samma linje. ”Följdskador på grund av bristande underhåll och service som kan leda till ett skadat batteri innebär att garantin på batteriet inte kan åberopas”, skriver Renault.

Att serva elbilen ordentligt under garantitiden kan därför betala sig – om inte annat i form av ett bättre andrahandsvärde.

Så mycket kostar servicen på de vanligaste elbilarna



Hyundai Kona electric

Beloppen inom () avser Hyundai Kona 1,0T.

Service 1 år: 1 274 kr (2 221 kr)

Service 2 år: 2 562 kr (4 358 kr)

Service 3 år: 1 274 kr (2 221 kr)

Batterigaranti: 8 år/20 000 mil

Krav: Service enligt tillverkarens rekommendationer.

Priser från Hyundai Center Stockholm.

Nissan Leaf
Service 1 år: 2 955 kr
Service 2 år: 3 317 kr
Service 3 år: 3 155 kr
Batterigaranti: 8 år/16 000 mil
Krav: Service enligt tillverkarens rekommendationer
Serviceavtal kostar 5 700 kronor för tre servicetillfällen.
Priser från Mobility Motors, Stockholm.

Tesla Model 3
Service 2 år: ca 4 500 kr
Service 4 år: ca 5 500 kr
Batterigaranti: 8 år/16 000 mil (19 200 mil för Long Range-batteriet)
Krav: Inget krav på genomförd service.

Volkswagen e-Golf*
Service 1 år: Ej service första året
Service 2 år: 3 014 kr
Service 3 år: 4 055 kr
Batterigaranti: 8 år/16 000 mil
Krav: Ersätter inte fel som beror på bristande service.
Serviceavtal kostar 99 kronor per månad (totalt 3 564 kr) för totalt 4 500 mil/3 år.

Kia e-Niro
Service 1 år: 749 kr
Service 2 år: 2 205 kr
Service 3 år: 749 kr
Batterigaranti: 7 år/15 000 mil
Krav: Service enligt tillverkarens rekommendationer.
Priserna kommer från generalagenten.

Renault Zoe
Beloppen inom () avser Renault Clio TCe90.
Service 1 år: 1 660 kr (1 771 kr)
Service 2 år: 1 839 kr (3 789 kr)
Service 3 år: 5 162 kr (1 771 kr)
Batterigaranti: 8 år/16 000 mil
Krav: Ersätter inte fel som beror på bristande service.
Priser från Upplands Motor.

Volkswagen e-Up*
Service 1 år: Ej service första året
Service 2 år: 2 314 kr
Service 3 år: 3 355 kr
Batterigaranti: 8 år/16 000 mil
Krav: Ersätter inte fel som beror på bristande service.
Serviceavtal kostar 99 kr per månad (totalt 3 564 kr) för totalt 4 500 mil/3 år.

Slutsats

Elbilar är inte servicefria, och det kostar en del på serviceverkstaden. Men jämfört med en bensindriven motsvarighet är elbilen billig. Den bensindrivna Kona 1,0T kostar de tre första åren 3 690 kronor mer i service än Kona Electric.

** Volkswagens priser kommer från Din Bil, Stockholm.*

7. Brist på metaller när användningen av elbilar ökar

Publicerat tisdag 19 mars kl 09.58 **av Tomas Lindblad**

Allt fler väljer att köra elbil. Stora mängder metaller kommer i framtiden behövas till bilarnas batterier.



Batterierna innehåller flera viktiga grundämnen där efterfrågan kan mångdubblas på bara några år. Även om vi kan återvinna det mesta, kan det bli svårt att driva bilarna med dagens batterier, säger Christian Ekberg som är professor i industriell återvinningsteknik på Chalmers i Göteborg.

– Det går ju naturligtvis, men det går inte så länge, säger han.

Christian Ekberg leder en forskargrupp som tar fram nya metoder för att återvinna metaller ur de batterier som i princip alla elbilar ska drivas med. Litiumjonbatterier innehåller bland annat metallerna litium, kobolt, koppar och mangan.

För att det överhuvudtaget ska bli möjligt att förse framtidens bilar med sådana batterier måste vi börja återvinna metallerna. Det säger Emma Nehrenheim som är miljöchef på Northvolt, företaget som planerar att bygga Europas största batterifabrik i Skellefteå.

– Återvinning av de här metallerna, alltså råvaran som kan återvinnas precis till sin elementära form, kommer att krävas. Det är inget snack om den saken, säger hon.

Northvolt har ett ambitiöst program där de tänker sig att själva återvinna en stor del av de batterier de tillverkar. Men prognoser pekar på att åtgången av metaller och andra komponenter till bilbatterierna ökar extremt snabbt, när till exempel Kina elektrifierar sina bilar.

I det långa loppet blir det svårt för återvinningen att hänga med, säger Christian Ekberg. Kanske måste vi hitta nya typer av batterier för att övergången till fossilfri trafik ska hålla i längden.

– Problemet är väl att man ser framför sig en storskalig ökning på batterifronten, både för transporter och andra applikationer. Och det är återigen samma sak, hur långt ska det få växa? Det är det som är den springande punkten, säger han.

Då är alternativet kanske att hitta en ny batterikemi, helt och hållet?

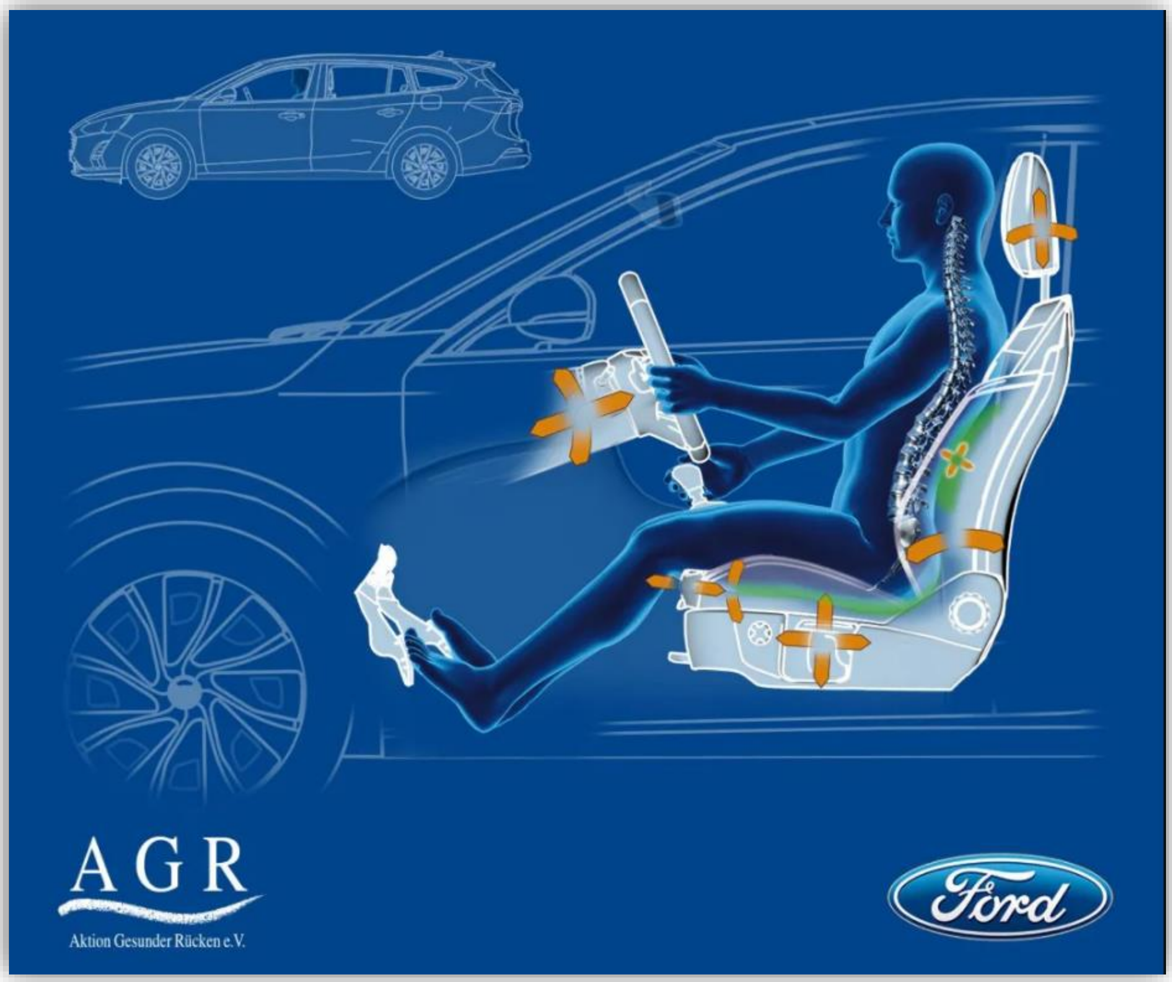
– Ja, det tror jag nog man måste göra. En storskalig uppväxling till batteridriven eller eldriven fordonsflotta, det tror jag blir svårt.

8. Sätena i nya Ford Focus lindrar ryggont – hyllas av medicinska experter

Pressmeddelande

Mar 20, 2019 08:00 CET

I nya Ford Focus har framsätena försetts med 18 inställningsmöjligheter som gör det möjligt att hitta den perfekta sittpositionen för varje resenär.



Nya Ford Focus säten får beröm från en grupp doktorer och fysioterapeuter för förmågan att lindra ryggont. Genom 18 inställningsmöjligheter kan du anpassa stolen för maximalt stöd och komfort som både kan lindra och förhindra ryggproblem, som beräknas drabba hälften av alla européer.

Ryggont är den främsta orsaken till funktionshinder i världen, och experter beräknar att det drabbar hälften av Europas befolkning vid något tillfälle i livet. I nya Ford Focus har framsätena försetts med 18 inställningsmöjligheter som gör det möjligt att hitta den perfekta sittpositionen för varje resenär. Tack vare ergonomin har sätena fått erkännande inom tyska ”Campaign for Healthier Backs” av Aktion Gesunder Rücken, AGR. Nya Focus är den första Ford-modellen som får ett erkännande av AGR:s oberoende testkommitté med experter från en rad olika medicinska områden.

–Genom att sitta i fel position i ett bilsäte kan du lätt få problem med ländryggen. Målet med nya Focus säten var att bygga in så många justeringsmöjligheter som möjligt för att optimera komforten för förare och passagerare i framsätet, speciellt på långa resor, säger Glen Goold, chefsingenjör för Ford Focus.

Européer kör i genomsnitt runt en timme om dagen, utan att räkna med tid i köer eller parkeringsletande. En brittisk undersökning visade att 75 procent av alla förare har ryggproblem orsakade av bristfälliga sittpositioner. Ryggproblemen kan i sin tur leda till nackproblem, muskeltrötthet och dålig cirkulation som kan leda till att förare blir trötta snabbare.

Människan i centrum

Anledningen till att Fords ingenjörer utformat sätena med målet att få AGR:s kvalitetsstämpel är en människocentrerad filosofi som sätter användarupplevelsen i hjärtat av designen. Det är också ett svar på Focus-kunders tidigare önskemål om extra benutrymme och ländryggsstöd.

– Den ergonomiska kvaliteten i ett bilsäte är av yttersta vikt, särskilt för dem som kör mycket. Vi är väldigt glada att Ford går med i kampen mot ryggsmärtor genom att göra komfortabla säten tillgängliga för ännu fler, säger Detlef Detjen, verksamhetschef på Aktion Gesunder Rücken.

NyTeknik

9. Forskare har förvandlat havsvatten till vätgas

2019-03-19 14:15

Linda Nohrstedt

Saltvatten gör att elektroden rostar. Men en forskargrupp ledd från Stanford har kommit på hur problemet ska lösas så att havsvatten kan användas för att producera vätgas.



Forskarna har tagit fram en prototyp som kan generera vätgas från havsvatten med hjälp av solceller.

Många ser elektrolys som en lovande ny källa till förnybar energi. Elektrolys innebär att vatten spjälkas till vätgas och syrgas.

Förnybar elektricitet kan användas för att driva elektrolysen och vätgasen som produceras kan sedan **användas som drivmedel i till exempel bränslecellsbilar**. Det ger fördelen att körningen inte leder till några koldioxidutsläpp.

Elektrolys är en gammal och enkel idé. En kraftkälla ansluts till två elektroder som placeras i vatten. När strömmen slås på bildas vätgas vid den ena elektroden och syrgas vid den andra.

Men elektrolysmetoden har en del nackdelar. En är att endast rent vatten kan användas vid spjälkningen. Annars korroderar den positiva elektroden.

Beläggning kunde stöta bort kloriden

En forskagrupp ledd av professor Hongjie Dai vid Stanforduniversitet har arbetat på att lösa problemet. För det är dyrt att framställa rent vatten.

– Teoretiskt behöver du så mycket vätgas för att driva städer och bilar att det inte är tänkbart att använda renat vatten, säger forskarna i ett pressmeddelande.

De upptäckte att en beläggning med negativ laddning kunde stöta bort kloriden i saltvattnet och därmed fördröja nedbrytningen av den underliggande metallen på den positiva elektroden.

Beläggningen består av en kärna av nickelskum täckt med nickelsulfid och nickeljärnhydroxid.

Prototyp ger vätgas av San Franciscobuktens vatten

Utan beläggningen kunde elektrolysutrustningen fungera i omkring tolv timmar i havsvatten. Men med beläggningen kunde den arbeta i mer än tusen timmar.

Forskargruppen kunde också driva elektrolysen betydligt snabbare än tidigare försök.

– Det som imponerar i den här studien är att vi kunde använda samma strömstyrka som används i industrin i dag, säger studenten Michael Kenney, som deltog i studien, i pressmeddelandet.

Forskarnas arbete har mestadels utförts i laboratoriet där det var enkelt att kontrollera förhållandena, men de har också tagit fram en prototyp som drivs av solkraft. Den kan producera vätgas och syrgas från havsvatten som hämtades från San Franciscobukten.



Linda Nohrstedt

RELATERADE ARTIKLAR

Nytt batteri gör både el och vätgas

Svensk tillverkare av bränsleceller levererar till Bosch

Hyundai plöjer ned mer än 60 miljarder i bränsleceller

Scania bygger sopbil driven av bränsleceller

Forskarnas upptäckt blev genombrott inom bränslecellsteknik

DAGENS INFRASTRUKTUR

10. Michelin Årets däcktillverkare 2019

Av jmhogberg | tisdag 19 mars 2019 kl. 15:32

Michelin har valts till Årets däcktillverkare, ”Tire Manufacturer of the Year”, av en panel bestående av 31 industrispecialister, däck- och fordonstillverkare, professionella industriforskare och universitetsexperter världen över.



Michelin tilldelades det här prestigefyllda priset vid 2019 års **”Tire Technology International Awards for Innovation and Excellence”** vid en ceremoni under ”Tire Technology Expo 2019” vid mässan i Hannover i Tyskland.

Panelen belönade Michelin för flera insatser, i synnerhet företagets initiativ för miljön, produktinnovationer och dess studier om slitna däcks prestanda.

– Michelins initiativ för miljön har varit enastående, säger Judge Klaus Baltruschat.

– Michelin är en av få tillverkare av originalmonterade däck, som ställt sig bakom 2048 års mål för hållbarhet. Michelin har i flera år drivit på marknaden med innovationer och koncept för hållbarhet. Deras initiativ för miljön med till exempel mikroniserat gummipulver och intelligenta däckmönster som ger goda prestanda även när däcken är nästan utslitna är bara några få exempel som kan nämnas här.

Pierre Robert, chef för forskning och utveckling inom Michelin-gruppen, kommenterade så här:

– Däckindustrin är mycket konkurrensutsatt så det är en verklig ära för Michelin att få ta emot den prestigefyllda utmärkelsen ‘Tire manufacturer of the Year’. Innovationer har varit grunden för Michelins framgångar i mer än 125 år och den här utmärkelsen vittnar om det banbrytande arbete som de drygt 6 000 anställda inom forskning och utveckling världen över utför för Michelin.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Nya Skoda Octavia till Frankfurt i höst

Peter Klemensberger 20 mars 2019

Skodas bäst säljande modell Octavia kommer i ny tappning i år och ska fortsätta vara en vanlig bil för vanliga människor. Avtäckningen sker i Frankfurt i höst.



Nya Skoda Octavia kommer i produktion i år och ska täckas av under höstens bilsalong i Frankfurt. Det har märkets vd Bernhard Maier bekräftat under tillverkarens årsstämma i Mladá Boleslav i dag.

Octavia är märkets bäst säljande modell med 388 200 sålda exemplar av totalt 1 253 700 under 2018. Kommande Octavia kommer att finnas som såväl 48-volts mildhybrid som laddhybrid men ska enligt Skoda själva fortsätta att vara ”en vanlig bil för vanliga människor”. Ett utbud av bensin- och dieselmotorer kommer på menyn men om det stuvas om i utbudet i och med lanseringen av nya modellen Scala återstår att se.

Laddhybridtekniken kommer i alla fall att delas med den större modellen Superb som blir först ut med tekniken i Skodas modellpalett. En bil som vår spionfotograf har fångat på bild under test i Arjeplog, en modell som Skoda har valt att gå försiktigt fram med designmässigt.

När det gäller ren eldrift börjar Skoda i andra ändan med lilla e-Citigo som ska lanseras senare i år.

Skoda som modell fyller Octavia 60 år i år (emblemet på bilden överst är från 1961 års modell), dagens generation har hängt med sedan 2013. I vårt kombitest av åtta bilar i Teknikens Värld nummer 14/2018 vann Skoda Octavia då den var som en småbil sett till milkostnad men som en stor bil när det kom till utrymmen.

Frankfurtsalongen öppnar den 10 september för media.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Skiss avslöjar Porsche Cayenne som coupé

Peter Klemensberger 20 mars 2019

Porsches suv Cayenne kommer, till slut, med coupélinjer. Premiären rycker allt närmare och här är en första skiss på bilen.



En illustration på Porsche Cayenne i coupéutförande florerar i media. Vissa källor hävdar att det är en läcka inifrån, andra att det rör sig om en officiell teaserbild. Den är i alla fall äkta då den är signerad av Ingo Scheinhütte, mannen med ansvar för Porsches exteriördesign. Det vi ser är en föraning om en bil som snart kommer att bli officiell.

Modellen som sådan är ingen nyhet, arbetet började redan 2014, och kommer inte heller som någon överraskning. Suvar med sluttande taklinje har varit på tapeten ett bra tag nu och med bilen här tar Porsche upp kampen mot rivaler som Audi Q8, BMW X6 och Mercedes GLE Coupé.

Vår spionfotograf fångade coupén som testmula sommaren 2018 (se Teknikens Värld nummer 17/2018) och här ovan har vi ställt den bilen vid sidan om skissen för en jämförelse. Som ni ser har Porsche haft en hel del att jobba med för att nå resultatet på skissen. Baken blir helt annorlunda med Porsches längsgående ljusramp på plats samt med ett nytt stuk på C-stolpar och taklinje. Att ha i åtanke är dock att skisser ofta är överdrivna och lyfter fram fräcka linjer.

Bilen tas fram under arbetsnamnet Cayenne Coupé men det lär inte överleva till lansering. Mer sannolikt är Sport Turismo med tanke på bilarna Panamera Sport Turismo och Taycan Sport Turismo, den senare är under test just nu något vår spionfotograf har lyckats fånga på bildäven det.



Husbil & Husvagn

13. Premiär för Hymers Crosscamp

Publicerad 2019-03-20 7:09 **text Pelle Kjörling**

Crosscamp från Hymer är inte stor, den bygger på Toyota Proce Verso, är under fem meter, väger under tre ton och har uppfällbart tak. Men för den som vill ha en möjlighet till övernattning vid helgutflykterna kan den vara ett mycket trevligt val.



Crosscamp är inget helt eget fabrikat om man ska vara riktigt korrekt. Den tillverkas av Erwin Hymer Group och tillhör kategorin kompakta husbilar vars inredning kan tas ur och har ett uppfällbart tak så att man får en ståhöjd på två meter. Målgruppen är exempelvis sportintresserade som kan ta husbilen ut på äventyr och även sova över i den. För motsvarigheter bland de andra fabrikan hittar man Volkswagen California, Mercedes Marco Polo medan Nissan har Michelangelo.

Hymer bygger sin Crosscamp på Toyota Proace Verso som fått ett uppfällbart tak. Med en längd på 495 centimeter blir förstås utrymmena begränsade men den har i stället andra fördelar. Segmentet fyller absolut en funktion och även om dessa husbilar inte är störst på den svenska marknaden är kategorin stor nog för Hymer att satsa på.

I grundutförandet erbjuds en fyrcylindrig dieselmotor på 1,5 liter och 120 hästkrafter (85 kW) men det finns en 150 hästkrafters (110 kW) tvålitersmotor som alternativ. Båda motoralternativen har SCR och uppfyller Euro 6d TEMP. Den manuella växellådan är sexväxlad medan den automatiska är åttastegad. Crosscamps längd är 495 centimeter, bredden 192 och höjden 199.

Crosscamp byggs på Dethleffs fabrik i Isny och även om Pössl Campster också byggs där är skillnaderna mellan modellerna stora. Modellen är avsedd för två och dessa erbjuds en taksäng som är 120 x 200. Det går även att fälla sätena och då kan ytterligare två sova i den sängen som har måtten 114 x 199. Maximalt finns sittplatser för fem personer.

Framstolarna går att vrida i 180 grader och bildar med första sätesraden och ett bord en liten sittgrupp.



Köket har en tvålågig spis samt ho och enheten går att lyfta ur och användas utanför bilen. I enheten finns både färsk och gråvattentankar på vardera tio liter samt en 2,8 kilos gasolflaska. Det minimala kylskåpet, Hymer använder ordet kylbox, ser ut att rymma sex ölflaskor och även det går att flytta ut. Bordet går att fästa i köksmodulen och ger därigenom en större arbetsbänk när enheten är utomhus.

Värmen sköts av en dieselvärmare från Webasto och batteriet är på 95 Ah

Med en uppfällbar "hylla", möjligen skulle man kunna kalla den sängbotten, i bak skapas ett utrymme för bagage och även stolarna går att fälla och ta ur beroende på behov.

Navigationsutrustningen är röstsyrd och har en 7" stor pekskärm. Crosscamp erbjuder fyra kartuppdateringar per år och systemet har Wifi.

Det finns ett säkerhetspaket som innehåller fotgängarvarning, filhållningsassistans, automatiskt helljus, trafikskyltsavläsning, adaptiv farthållare och head-up-display (HUD).

När, och om, modellen kommer att säljas i Sverige är inte känt just nu. Premiärvisningen i försäljningslokalerna är utsatt till den 6 april och eftersom Toyota blir en del av försäljningsnätverket kommer den även där att finnas hos utvalda handlare.









På Crosscamps hemsida (tyska) hittar du mer information.

TRAILER

14. Förnybar diesel från plast och däck

Av: Stefan Nilsson 20 mars, 2019 0

Tester av Scanias 16-liters motor i Australien kan leda till användningen av ännu ett förnybart bränsle i kommersiell skala.



Scania har levererat en 16-liters motor för en innovativ ny utvärdering av förnybart dieselbränsle. Bränslet kommer att tillverkas av avfall plast, gamla fordonsdäck, jordbruks- och skogsbruksavfall samt annat bioavfall, och målet är kommersiell produktion.

Under de närmaste 12 till 18 månaderna, kommer Queensland-baserade företaget Southern Oil att prova det förnybara dieselbränslet i testmotorn. Syftet är att visa att detta förnybara bränsle kan fungera identiskt med petroleumbaserad diesel.

Scania-godkännande avgörande för Southern Oil

Southern Oil är en ledande australiensisk leverantör av smörjolja. Företaget renar spillolja för att avlägsna alla föroreningar och återställa det till originalet för återanvändning. Southern Oil strävar nu efter att bygga ett förnyelsebart raffinaderi i kommersiell skala inom fem år.

– Att ha ett företag som Scanias stöd för utveckling gen av vårt bränsle är avgörande för att skapa en kommersiell efterfrågan på diesel och flytta från pilotskala till demonstrationsskala, säger Tim Rose, VD, Southern Oil.

En kritisk milstolpe för förnyelsebart bränsle i Australien

Men innan tekniken är säkrad, kommer uppskattningsvis en miljon liter förnybar diesel att prövas i Southern Oils biobränslelaboratorium.

– Garanti från en originalutrustningstillverkare som Scania är avgörande för kommersialisering och produktionsstart av bränslet, eftersom det måste ha samma prestanda och egenskaper som fossilt bränsle”, säger Queenslands statsminister och handelsminister Annastacia Palaszczuk.

”Dessa tester är en kritisk milstolpe för utvecklingen av förnybart bränsle och tillverkningsindustri för bränslet i Queensland”, avslutar hon pressreleasen från Scania.

15. Bästa och sämsta bilsäljarna enligt ägarna

Av Erik Söderholm, Publicerad 2018-09-18 07:20

Inget kan förstöra en bildröm som en dålig bilsäljare som inte bryr sig. Här avslöjar auto motor & sport-läsarna vilka märken som lyckas bäst – och märkena som måste rycka upp sig. Vi har också en checklista på hur en riktigt bra bilsäljare ska vara.



Tesla har inga säljare i klassisk mening men lyckas ändå bra i vår undersökning. Kanske just därför?

De flesta som köpt bil har nog åtminstone en riktig skräckhistoria om en dålig bilsäljare.

Att sitta och trycka på kontoret när det är fullt med köpare i bilhallen med pengar på fickan är en vanlig "synd" som köparna ogillar. Och att gissa sig till svar istället för att faktiskt ta reda på dem går bort direkt.

I vår begagnatdatabas finns över 48.000 svar där bilägarna själva satt betyg på sina bilar – allt från körglädje till ekonomi. Men de sätter inte bara betyg på bilarna i sig utan också på andra delar av bilägandet, som verkstaden, garantierna och säljarna.

Tittar vi närmare på säljarna visar det sig att framför allt tre märken sticker ut.



Porsches säljare är allra bäst, enligt läsarna.

Toppbetyg för Porsche och Lexus

Först ut är Porsche och Lexus som båda verkar ha exceptionellt bra säljare, enligt ägarna. Betyget blir hela 92 procent för Porsche och 91 procent för Lexus. Här förstår sig säljarna på köparens behov och hittar en bra lösning – utan att vara för "säljig".

Det tredje märket sticker istället ut negativt, och det är Jaguar, som hamnar tveklöst sist med 73 procent. Det är ordentligt under snittet på 83 procent. Koncernsyskonet Land Rover är bättre men får ändå inte godkänt med sina 78 procent.

Bilarna i sig får dock höga betyg av Jaguar- och Land Rover-ägarna, så helheltsupplevelsen är fortfarande bra. Men säljarna behöver bättra sig, enligt ägarna.

Andra märken som ligger illa till är Suzuki, Dacia, Citroën, Mitsubishi, Nissan och Renault.



Även Mercedes lyckas bra.

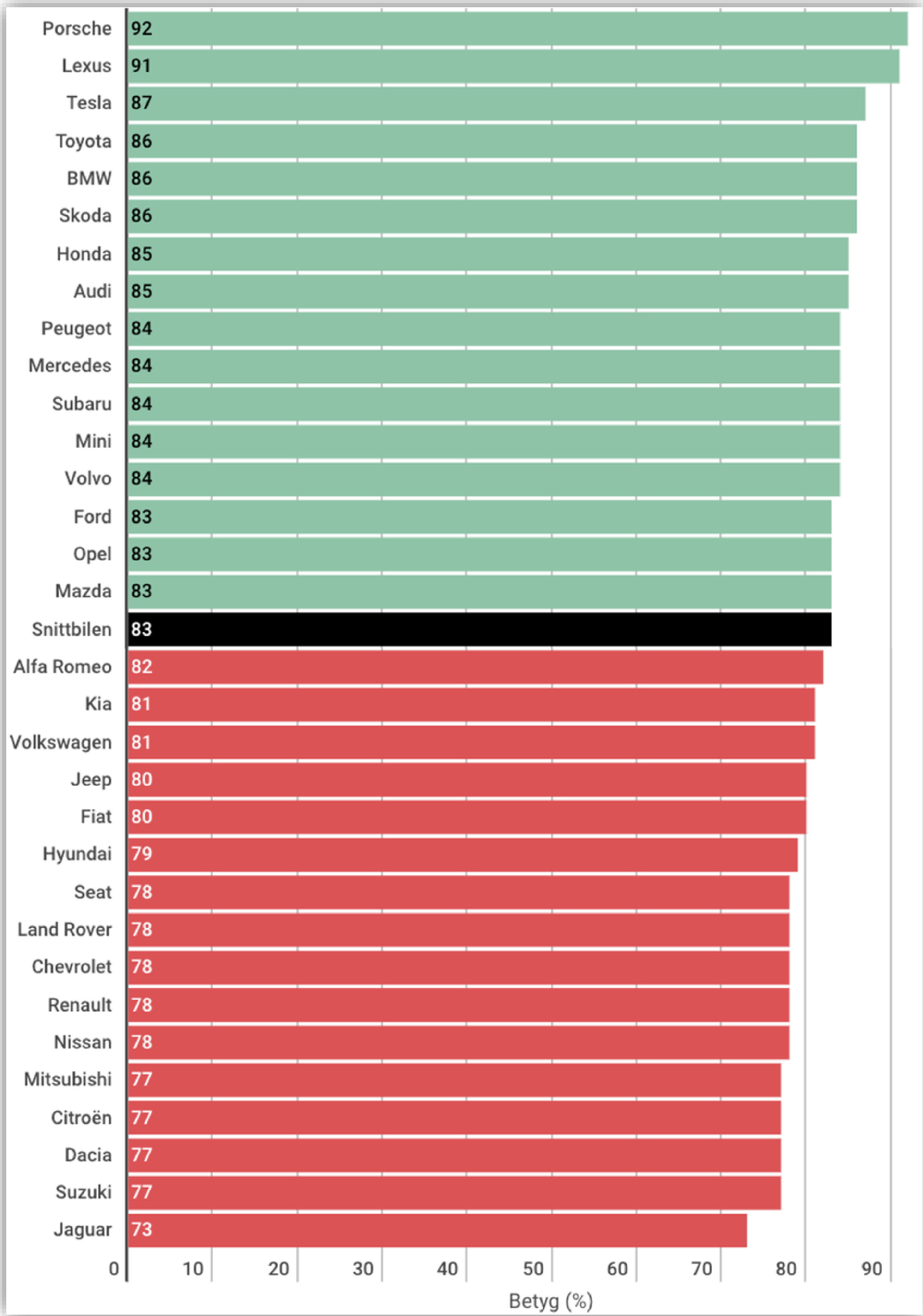
"Showroompersonal" istället för säljare

Tesla har inga säljare i regelrätt mening utan snarare "showroompersonal" som ska guida köparen. En viktig skillnad är att Tesla inte jobbar med återförsäljare utan själva har hand om försäljningen. Det är ett upplägg som köparna verkar gilla: Tesla får 87 procent i betyg och hamnar på tredje plats.

Lexus koncernsyskon Toyota hamnar inte långt efter lyxmärket, på fjärde plats, följt av BMW. Att Skoda, Honda och Peugeot hamnar högt upp bevisar att även mer "normalt" prissatta bilar kan ha riktigt bra säljare – det är inte bara förbehållet premiummärken. Det är något som alla köpare ska kräva oavsett bilens pris.

Läsarnas checklista: Så ska en bra bilsäljare vara

- Kunden vill först och främst **bli sedd**. Ett enkelt "hej!" räcker i många fall.
- Därefter vill kunden **bli tagen på allvar** – oavsett hur hen ser ut. En lyxbilsköpare kan gå med mjukisbyxor och en småbilsköpare kan ha kostym. Säljaren måste förstå köparens krav och behov och inte avfärda dem.
- Bilköparna har full förståelse för att säljarna kan ha mycket att göra, men att ignorera en kund är heller inte bra. Det räcker att säga "välkommen, jag måste göra klar en sak först men kommer och hjälper dig om en stund, om det går bra".
- Enkla säljknep som fungerade för tusen år sedan **funkar inte längre**. En typisk lögn som är ganska lätt att avslöja är den om att "detta är sista exemplaret!", när det i själva verket står 20 likadana bilar runt hörnet.
- Idag är det enkelt att leta reda på information på nätet och **säljaren måste vara påläst**. Om säljaren inte kan svara på en detaljfråga gäller det att inte bara hitta på ett svar – då måste säljaren vara ärlig och uppriktigt förklara att hen inte vet, men att hen gärna tar reda på svaret.



Fotnot: I den här undersökningen har ägarna själva satt betyg på bilsäljarna.
Vi har bara tagit med bilar av modellår 2012–2018.
Totalt urval i den här undersökningen är 13.275 bilar.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

16. Huvudägare vill se PSA och FCA gå samman

Peter Klemensberger 20 mars 2019

Huvudägare inom PSA-koncernen vill se en sammanslagning med eller förvärvning av FCA-koncernen.



Peugeot-familjen, en av PSA-koncernenshuvudägare, är öppen för ett köp av eller en sammanslagning med FCA-koncernen, enligt franska Les Echos. Inga samtal har dock skett mellan koncernerna men PSA:s lyckade köp av Opel ska ha gett Robert Peugeot blodad tand.

I dag utgörs PSA-koncernen av Citroën, DS, Peugeot, Opel/Vauxhall och FCA-koncernen av märkena Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Jeep, Lancia och Maserati.

Ett samarbetet finns sedan tidigare mellan koncernerna rörande transportfordon och det är inte första gången PSA har uttryckt ett intresse för ett utökat samarbete.

Mike Manley, vd på FCA, ska under Genèvesalongen ha sagt att han är öppen för samarbeten med andra biltillverkare oavsett om det handlar om så kallade ”joint ventures” eller djupare samarbeten.

PSA har tidigare även visat intresse för Jaguar-Land Rover-koncernen som i dag ägs av indiska Tata.

En avgörande faktor till PSA:s intresse för FCA sägs en etablering i Nordamerika vara. Den marknaden och Kina är de som man ska växa mest på den kommande tiden.

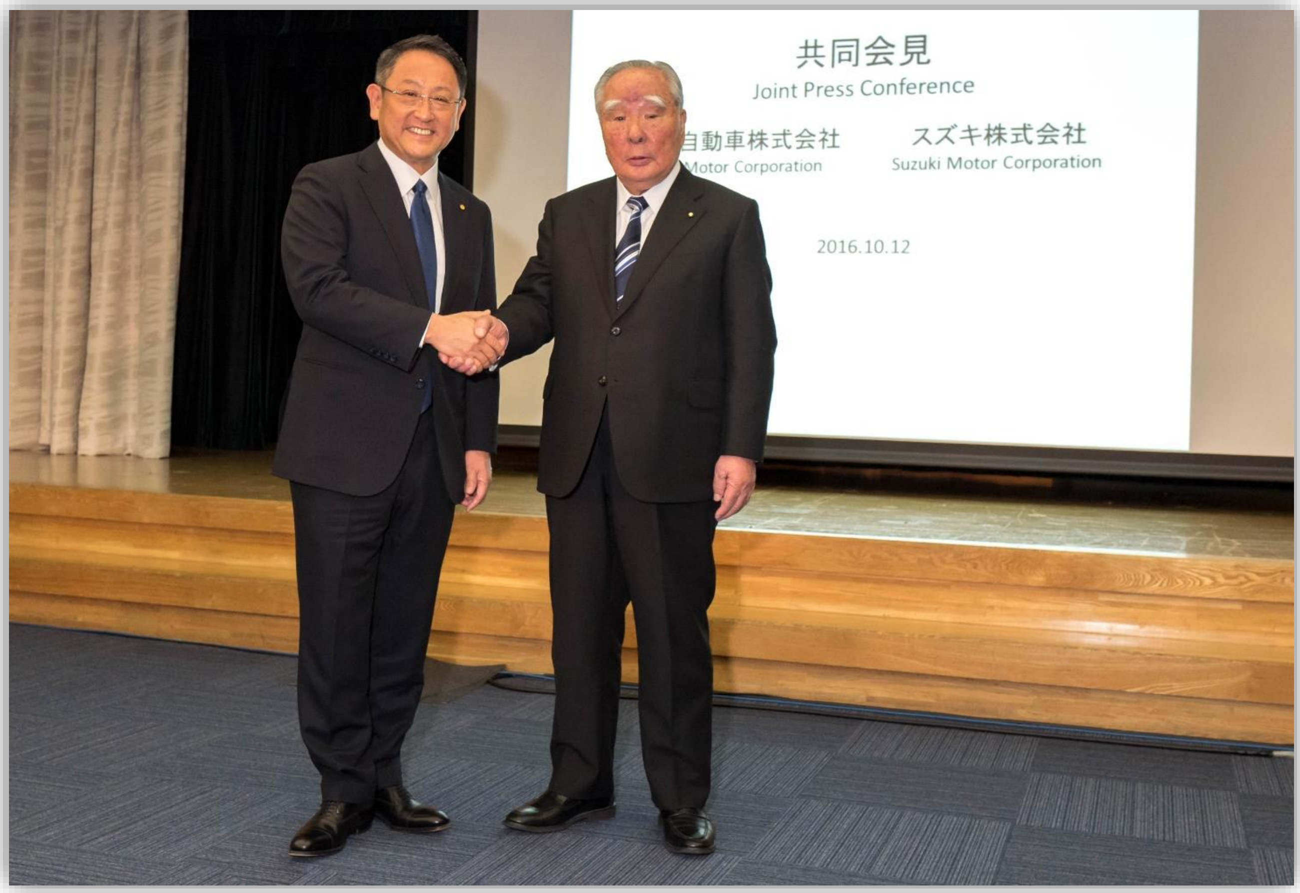
HÖGSTA VÄXELN

17. Suzuki och Toyota överväger ett potentiellt samarbete

Av Joel Sandberg

20 mars, 2019

Ett japanskt partnerskap



Suzuki och Toyota är båda stora bilmärken. Som många av er säkert vet är ursprungslandet för de båda märkena detsamma, nämligen Japan. Toyota är det största av de två globalt men Suzukis försäljning tyder på att även de är en stark spelare inom bilindustrin.

Suzuki och Toyota har nyligen tillkännagett att de utforskar möjligheterna till ett partnerskap. Samarbetet gäller vissa områden där Toyotas största fokus ligger på att dela med sig av hybridteknik och Suzuki kommer att dela med sig av nyutvecklade motorer. Samarbetet ska gynna märkena globalt, men ska även ha en viktig betydelse för utbredningen på den indiska, såväl som den europeiska marknaden.

Suzuki meddelar att forsknings- och utvecklingsarbetet för märkena kommer att fortsätta på enskilda håll men att framtida teknologier inom miljö, säkerhet och IT ligger i fokus när det kommer till partnerskapet. Sist men inte minst så uttrycker Suzuki att både de och Toyota är öppna för involvering av andra aktörer beträffande samarbetet och att målet är standardisering inom industrin.

Mycket verkar vara osäkert men ett samarbete mellan Toyota och Suzuki vore ett relativt naturligt steg i den gemensamma utvecklingen för båda parter. Det kommer tveklöst att gynna märkena och med all säkerhet andra inblandade också.

18. Porsche efter rekordåret 2018 – anställda får över 100 000 kronor i bonus

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-03-21, 06:13

2018 var ett synnerligen bra år för Porsche. Försäljningen ökade med fyra procent, omsättningen med tio procent och efter bokslutet för 2018 kunde en ökad vinst på 4 procent, eller 4,3 miljarder euro, rapporteras.



Det är tack vare dessa goda siffror som Porsche nu vill visa sina anställda välförtjänt uppskattning i form av en bonus på 9.700 euro, motsvarande strax över 101.000 kronor. Av dessa kommer 9.000 euro betalas ut i samband med aprillönen medan resterande 700 euro placeras i en personlig pensionsfond.

"2018 var extremt utmanande och stundtals mycket påfrestande på hela teamet. Trots detta lyckades vi prestera ännu bättre siffror än 2017 i form av ökad omsättning, vinst och levererade bilar. Och dessutom utvecklat nya enastående bilar till marknaden", säger Oliver Blume, vd och styrelseordförande för Porsche AG.

9.700 euro är den största bonusen som Porsche någonsin betalat ut till sina anställda. Det tidigare rekordet var från 2017. Då fick de anställda 9.656 euro, vara 9.300 var för det goda ekonomiska resultatet och 356 euro för att fira sitt 70-årsjubileum.



Porsche firar rekordåret – nästan alla anställda får 9.111 euro i bonus

19. Bered dig på högre skatt på bilar – igen

Lasse Swärd 20 mars 2019

Nästa år riskerar de flesta nya bilar högre årlig fordonsskatt – igen! Bakgrunden är en ny tuffare mätmetod för förbrukning och utsläpp. Den ger högre värden och därmed höjda skatter – om regeringen inte gör några justeringar i höst efter den översyn som nu ska göras. I en del fall slår förändringen extra hårt – Volvos laddhybrid XC90 T8 Twin Engineförlorar statusen som klimatbonusbil.



NEDC och WLTP är mätmetoder för att se hur mycket nya bilar förbrukar och släpper ut innan de kan godkännas för trafik i EU. Det låter krångligt och är det också, men resultaten är viktiga att hålla koll på vid köp av ny bil.

NEDC har rötter ända tillbaka till 1980-talet då bilarna var betydligt enklare konstruerade. Att mäta en modern bils förbrukning med NEDC ger alldeles för låga värden. Skillnaden mellan uppmätta värden och verklig förbrukning har stadigt ökat i takt med att bilarna fått mer utrustning.

LÄS OCKSÅ: Bilarna med högst fordonsskatt

Det är bakgrunden till den tuffare körcykeln WLTP. Den ersätter gradvis NEDC. Första steget togs i september 2017 för nya modeller och det andra i september 2018 då alla nya personbilar omfattades. Under en övergångstid redovisas värden för både NEDC och WLTP, men när den årliga fordonsskatten ska beräknas i bonus/malus, då gäller det lägre värdet – till utgången av 2019. Från den 1 januari nästa år baseras skatten – eller mer korrekt malus-delen i bonus/malus – på utsläppen enligt WLTP.

De flesta bilar får betydligt högre förbrukning och utsläpp i WLTP. Hur mycket högre framgår av tabellen härintill. Där har vi tagit med 20 nya modeller i skilda storleksklasser som exempel.

Som synes är spridningen stor. Jaguars lyxbil XJblir bara fyra centiliter törstigare per mil (plus sex procent) i WLTP.



Med dagens regelverk och övergång till WLTP
förlorar Volvos laddhybrid XC90 T8 Twin Engine AWD sin status som klimatbonusbil.

Även klimatbonusbilar påverkas. Volvos lyxiga laddhybrid XC90 T8 Twin Engine ökar med hela 40 procent, från 0,25 till 0,35 liter per mil. Utsläppen av koldioxid stiger därmed till 79 gram per kilometer, vilket med dagens regler innebär att den förlorar sin status som klimatbonusbil. Ser man hela gruppen blir den genomsnittliga ökningen i förbrukning 21 procent och av koldioxid 30 procent.

LÄS OCKSÅ: WLTP – törstigare bilar och kortare räckvidd

När beslutet om bonus/malus togs 2017 visste ingen hur resultaten i WLTP skulle bli. Därför lades en passus in om att 2019 se över utfallet.

– Vi ska göra en översyn av effekterna under året. Det kan hända att det finns skäl att justera hur både malus och bonus slår, säger Martin Larsson, kansliråd på miljödepartementet.

– Det blir i så fall en politisk fråga att ta ställning till och något som kan bli aktuellt i höstbudgeten för att börja gälla den 1 januari nästa år, säger han.

Anders Norén, teknisk chef på branschföreningen Bil Sweden, hoppas på en översyn av hela bonus/malus.

– Vi förväntar oss en översyn. Det har man gjort i andra länder. Man måste justera malus så skatterna inte höjs med automatik. Bilarnas miljöbelastning är ju precis densamma den 31 december som den 1 januari, säger han.

– Vi önskar också att systemet blir mer teknikneutralt. I dag får gasbilar bonus, men inte E85 eller HVO100, två drivmedel med mycket hög klimatreduktionseffekt, säger han.

– Dessutom anser vi det helt fel att ställa samma krav på lätta lastbilar som på personbilar. Man måste ta hänsyn till fordonens transportnytta, säger Anders Norén.

LÄS OCKSÅ: HVO100 – räddaren i dieselnöden

Han är också kritisk till att malus gäller i bara tre år. Det skapar oönskade tröskeleffekter, menar han.

– Malus bör fördelas ut över bilens hela livslängd, alternativt under 5-7 år istället för under tre år som i dag. Nu finns risken att folk behåller bilen längre än tre år, som är vanlig leasingperiod, eftersom bilen då får normal skatt igen. Det finns också en risk att importen av tre år gamla och äldre bilar ökar på bekostnad av nybilsförsäljningen.

– Sammantaget motverkar det förnyelsen av fordonsflotten, vilket kan bromsa utvecklingen mot fordon som är säkrare och har lägre miljöpåverkan, säger Anders Norén.

Så ändras utsläpp och skatt med WLTP

Bilmodell	Typ	NEDC (l/mil)	NEDC (g/km)	WLTP (l/mil)	WLTP (g/km)	Skillnad (%)	NEDC-skatt (kr)	WLTP-skatt (kr)
Audi A1 Sportback 30 TFSI 116 hk S tronic	Bensin	0,48	110	0,6	136	25	1 590	3 722
Audi A4 Avant 40 TDI 190hk quattro S tronic	Diesel	0,52	138	0,63	165	21	6 001	9 206
BMW 840d xDrive	Diesel	0,62	164	0,72	189	16	9 085	12 098
BMW X5 xDrive30d	Diesel	0,62	162	0,81	211	31	8 844	14 750
Jaguar XJ 3,0 V6 300 hk	Diesel	0,71	184	0,75	197	6	11 495	13 062
Lexus ES 300h	Hybrid	0,45	103	0,56	126	24	1 016	2 902
Mercedes A 200	Bensin	0,53	123	0,64	145	21	2 656	4 585
Mercedes B 220	Diesel	0,44	116	0,53	138	20	3 900	6 001
Mitsubishi Outlander Plug-In Hybrid	Laddhybrid	0,18	40	0,20	46	11	360	360
Porsche Panamera GTS	Bensin	1,03	235	1,21	276	17	14 215	18 602
Renault Clio Energy TCe 90	Bensin	0,50	113	0,6	135	20	1 836	3 640
Skoda Fabia 1,0 TSI 95hk	Bensin	0,46	106	0,56	126	22	1 262	2 902
Subaru Outback 2,5i	Bensin	0,73	166	0,86	193	18	6 832	9 721
Toyota RAV4 Hybrid FWD	Hybrid	0,46	105	0,56	128	22	1 180	3 066
Volkswagen Golf Sportscombi 1,6 TDI SCR	Diesel	0,42	109	0,51	133	21	3 232	5 524
Volkswagen Tiguan 2,0 TDI SCR 4Motion	Diesel	0,54	143	0,71	186	31	6 554	11 737
Volvo V60 Cross Country D4 AWD	Diesel	0,54	143	0,65	169	20	6 554	9 688
Volvo XC40 D3	Diesel	0,51	131	0,6	158	18	5 333	8 362
Volvo XC40 T5 AWD	Bensin	0,71	166	0,86	196	21	6 832	10 042
Volvo XC90 T8 Twin Engine AWD	Laddhybrid	0,25	56	0,35	79	40	360	360

Källa: Bil Sweden och Transportstyrelsen.

20. Scanias uppkopplade fordon samlar in data från 2,9 miljarder körda kilometer per månad

to, mar 21, 2019 12:00 CET

Antalet uppkopplade fordon ökar i och med att allt fler kunder satsar på underhållsavtal och tidsbesparande service. Detta resulterar inte bara i en ökning av fordonens tid i drift utan även i en ökad mängd data som kan samlas in.



Trots att det bara var två år sedan tjänsten lanserades hade Scania mer än 70 000 påskrivna Flexible Maintenance-avtal i slutet av 2018. Det är en ökning med 68 procent jämfört med 2017. Tjänsten ger kunderna upp till en hel dags extra drift per år, något som ökar deras lönsamhet och förbättrar den service de i sin tur erbjuder sina kunder.

– Detta är bara en av många signaler som visar att uppkopplade fordon förändrar tunga transporter. Ur kundens synvinkel resulterar Scanias satsning på uppkopplade fordon sedan 2011 i bättre förmåner för varje år. Ökat nyttjande av fordonen och smartare planering betyder en förbättrad vinst – och mer hållbara transporter, säger Karin Rådström, Executive Vice President och chef för Scania Sales & Marketing.

Vid slutet av 2018 fanns det mer än 360 000 uppkopplade Scanialastbilar

och -bussar på vägarna. I Europa är ungefär 90 procent av fordonsflottan uppkopplad och andra delar av världen följer efter.

Hela flottan av Scaniafordon kör 2,9 miljarder kilometer varje månad. Under 2011 var motsvarande siffra 62 miljoner kilometer. Det är innehållet i datan som ger Scania möjligheten att skräddarsy tjänster som Scania Maintenance with Flexible Plans; fordonsunderhåll som bygger på realtidsdata och faktisk fordonsanvändning.

Underhållsbehovet för varje lastbil bestäms utifrån den data som samlas in. Därför kan till exempel byte av olja och filter göras när det passar bäst, vilket minimerar tiden i verkstaden, förbättrar kundens ekonomi och gör byten av reservdelar så hållbara som möjligt.

– Mängden data från Scaniafordon på vägarna dubbleras var tjugonde månad och denna data är ovärderlig när det kommer till forskning och utveckling. Ingenjörer har stor nytta av informationen när de konstruerar eller förbättrar funktioner. De kan till exempel använda information om slitage på vissa delar men även slitstyrkan överlag som utgångspunkt för att göra en så optimal konstruktion som möjligt, säger Claes Erixon, Executive Vice President och chef över Scania Research and Development.

Realtidsdata från uppkopplade fordon breddar också utbudet av tjänster som Scania kan erbjuda sina kunder. Uppkopplade fordon är grunden för Scania Fleet Management i och med att de ger insikter i körbeteende, produktivitet och ekonomi som i sin tur kan förbättra både fordonets prestanda och säkerhet. Detta är avgörande för lönsamheten, vägsäkerheten och miljöpåverkan. Det ger även Scania möjligheten att erbjuda förarutbildningar och personlig coachning samt system installerade i hytten som fokuserar på föraren.

Mer information

Läs mer i Scanias års- och hållbarhetsredovisning 2018, som du hittar här.

För ytterligare information, vänligen kontakta:

Karin Hallstan, Head of Corporate Communications & PR

Telefon: 072-967 02 84

E-post: karin.hallstan@scania.com

Scania är en världsledande leverantör av transportlösningar. Tillsammans med våra partners och kunder driver vi övergången till ett hållbart transportsystem. År 2018 levererade vi 88 000 lastbilar, 8 500 bussar samt 12 800 industri- och marinmotorer till våra kunder. Nettoomsättningen uppgick till mer än 137 miljarder kronor, varav cirka 20 procent var tjänsterelaterade. Scania grundades 1891 och är idag verksamt i fler än 100 länder och har cirka 52 100 medarbetare. Forskning och utveckling är koncentrerad till Sverige, med filialer i Brasilien och Indien. Tillverkning sker i Europa, Latinamerika och Asien, med regionala produktionscentrum i Afrika, Asien och Eurasien. Scania är en del av TRATON SE. För mer information besök:www.scania.com.



Scania Type PK 1901–02

Feber

21. Ny eldriven liten lastbil från Sverige

av Bobby Green

2019-03-21 kl 10:45

Inzile PRO4 ska börja levereras i höst



Det svenska företaget Inzile presenterar nu PRO4 som är en liten eldriven lätt lastbil. Planen är att de första exemplaren ska vara redo för leverans under andra kvartalet i år. Inziles vd och huvudägare Ragnar Åhgren säger följande:

"För närvarande finns över 200 städer i världen med miljözoner och många ytterligare är på väg att föreslå dieselförbud eller kraftigt begränsa den fossildrivna trafiken. Kommunstyrelsen i Göteborg beslutade i förra veckan att stadens fordonsflotta ska vara fossilfri senast 2023. Denna utveckling gynnar miljön i städerna och skapar goda förutsättningar för vår verksamhet. Transportföretag och e-handlare som vill eliminera utsläppen för ”the last mile” är en av våra kundgrupper. Den andra är kommuner och parkförvaltningar."

Lastbilen har en modulär design och kan anpassas efter kundens önskemål. Man kan ha ett öppet flak, ett skåp eller en stängd trailer. Det sistnämnda ger en lastkapacitet på ett ton. Man kan även utrusta med plog, lyft eller tippflak. Bilen mäter 4,45 meter på längden, 1,6 på bredden och 2,08 på höjden. Utan batteri väger den in på 950 kilo. Elmotorn är på 25 kW och det finns två stycken olika batteripack att välja mellan - 13,8 eller 27,6 kWh. Det första ger en räckvidd på 12 mil medan det större ger upp till 24 mil. Ladda går att göra via vägguttag, trefas eller laddstolpe. Toppfarten anges till 50 km/h.

Vad PRO4 kommer att kosta får vi tyvärr inte reda på för tillfället.

inzile.com +


PRO4


INZILE
S
PRO4
www.inzile.com

22. Renaulten från Rumänien

Publicerad 2019-03-217:05

Text Mårten Carlsson

LICENSTILLVERKAT

Dacia 1100 började som en nödlösning.



Tidig rumänsk bilhistoria är ett kapitel som är lätt att sammanfatta, det fanns ingen.

Det hade gjorts enstaka försök genom åren, men först på femtiotalet började man bygga tunga lastbilar i någon större skala. Roman kallades dom och var rakt av en rysk ZIS-150

Rumänien var till stora delar ett mycket fattigt land, så först 1966 hade man kommit såpass långt att fundera på biltillverkning på hemmaplan. Ett bolag som först kallades UAP bildades, och vad skulle man bygga för nåt då? Jo, en helt ny modern modell från Renault, man fick rättigheterna att göra Renault 12 i Rumänien. Den presenterades ju 1968 och då hade man byggt klart fabriken i Colibasi för ändamålet. Men det kom att bli fördröjningar, med press-verktyg och annat som inte var helt färdigt för att fraktas dit.

Så för att få igång någon produktion alls, löste man det snabbt med att bygga den äldre lilla Renault 8 istället. Den hade ju en del år på nacken, och det fanns pressar med mera hos Renault att för att kunna sätta igång omgående. Åttan var i början på sextiotalet en rätt modern bil men 1968 var den redan ganska passé, men dög gott och väl för rumänska marknaden. I juli 1968 började produktionen av Dacia 1100 som den fick heta, och man gjorde 37.546 stycken fram till 1972.

Då hade man redan kommit igång med den nya moderna Dacian, 1300 fick Renault 12:an heta där och den första rullade av bandet i augusti 1969.

Dacia 1100 var viktig i rollen som Rumäniens första personbil, men den var ändå en slags parentes. Dacia 1300 blev den verkliga rumänska folkbilen. Den kom i olika varianter hänga med ända fram till 2004. Då hade man gjort närmare 2 miljoner av den.



Dacia 1100 under produktion.



Det fanns även en rivigare Dacia 1100S, som i specifikation var en licensbyggd Gordini



Nya Daciabilar på en Roman lastbil, dessa lastbilar kallades även Steagul Rosu, som fabriken var döpt till, och det beytder Röda flaggan.

Klassiker

23. Grattis Ford Escort!

Publicerad 22 mars 2009

I dag när Kennet och Kent har namnsdag passar vi på att hylla Escort!



I engelsklexikonet har Escort flera liknande betydelser: Kavaljer, sällskap, skyddsvakt. I bilvärlden så är det bara Ford som använt Escort som följeslagare genom bilhistorien.

1955 är första gången modellnamnet Escort dyker upp. Ford Escort var en herrgårdsvagnsversion av *Ford Anglia*. Tillverkningen fortsatte till 1961.

Den Escort som de flesta tänker på introducerades i slutet av 1967 och var en produkt från brittiska Ford. Den ersatte *Anglia* och hade bakhjulsdrift och en fyrväxlad manuell låda eller treväxlad automatlåda. Escort fanns ursprungligen som **tvådörrars sedan** och senare också som **fyrdörrars sedan** och **tredörrars kombi**.

Med årsmodell 1975 kom den andra generationen Escort. Den här gången hade modellen utvecklats gemensamt av Ford i Storbritannien och Västtyskland.

Escort Mk III kom 1980 och var ett stort steg framåt på flera sätt. Den nya Escort var **framhjulsdriven** och var ett försök till en global bil. Den fanns i en rad olika versioner och tillverkades på många platser i världen. Minns du Brasse-Escorten som var tillverkad i Brasilien och några tusenlappar billigare?

I USA tillverkades från 1981 en Ford Escort som till utseendet påminde starkt om den europeiska bilen, men mekaniskt sett var det inte mycket som var gemensamt förutom motorn.

Modellnamnet Escort kom att användas av Ford i Europa fram till och med år 2000, i USA lades den sista generationen Escort ner år 2003.

Läs mer om: Ford England Escort



Ford Escort blev snabbt en mycket framgångsrik rallybil.
Här ser vi Escort RS1800 Lombard RAC Rally (II) 1978



Den andra generationen Escort hade först runda strålkastare men under åren som den tillverkades fick allt fler modellvarianter fyrkantiga lampor. Om mannen på bilden kan man väl bara säga att pressbilder såg annorlunda ut förr i tiden…



Med 1981 års modell kom Ford Escort Mk III.



Första gången Ford använde namnet Escort var som en herrgårdsvagnsversion av Anglia.

24. F3: Lundqvist satsar på Euroformula Open

Av Gergei Farkas

Posted on 20 mars 2019

Regerande engelska Formel 3-mästaren Linus Lundqvist har äntligen spikat planerna inför årets tävlingssäsong: det blir nybildade Euroformula Open-serien för den 19-åriga Tyresö-sonen.



Karriärsteget innebär att Linus fortsätter samarbetet med Double R Racing – teamet som han vann brittiska F3-mästerskapet med i fjol – men tar ett rejält kliv ut på den kontinentala racingscenen.

En av Euroformula Open-seriens stora styrkor är nämligen att alla tävlingshelger utom ett avgörs på aktuella F1-banor som Spa, Monza och Red Bull Ring – något som Linus naturligtvis ser fram emot.

– Jag är väldigt glad att ha den här satsningen på plats och att få fortsätta jobba med Double R Racing under ytterligare en säsong. Vi arbetar enormt bra tillsammans och ambitionen är att ta vid på samma nivå som gav oss F3-titeln i England förra året. Det här blir första gången jag tävlar på de stora banorna ute i Europa, och jag ser verkligen fram emot det. Det blir viktigt inför framtiden.

Euroformula Open växte ursprungligen fram ur det spanska Formel 3-mästerskapet och etablerade sig tidigt som ett kostnadseffektivt alternativ till t.ex. Euroseries F3.

Och seriens ekonomiska förutsättningar har säkerligen bidragit till att det är här vi finner Linus Lundqvist i år och inte annorstädes. Huvudstrategin inför 2019 var nämligen en satsning på det nya FIA F3-mästerskapet som körs i samband med F1 och i år ersätter GP3.

Linus körde också ett GP3-test i slutet av 2018 och var direkt bland de snabbaste – trots att han inte var bekant med bilen.

Anledningen till att det ändå inte blev en GP3-/FIA F3-satsning 2019 är i första hand att man inte fick till en styrning hos något av toppteamen – och då är det klokt att ta sin pengapåse någon annanstans.

Steget upp till GP3-/FIA F3 hade i och för sig kastat ut Linus i det rampljus som de gemensamma tävlingshelgerna med F1 innebär, men att ta det klivet med ett team som inte befinner sig i toppen är väldigt riskabelt.

I det långa loppet är det därför förmodligen en klok strategi att ta steget ut på kontinenten med ett beprövat vinnarstall – även om serien i sig har något lägre profil än GP3/FIA F3.

Säsongen inleds 27-28:e april på Paul Ricard i södra Frankrike, och avslutas i mitten av oktober på Monza-banan.

Vill du läsa mer om Linus Lundqvist och två andra svenska jättelöften på väg mot Formel 1 ska du investera i Auto Motor Sports Edition F1 2019 vari jag förutom Linus skriver om Rasmus Lindh som storsatsar i USA och Hampus Ericsson som siktar på topp 5 i engelska F3-mästerskapet i år.



EUROFORMULA OPEN – Tävlingskalender 2019

27-28 april:	Paul Ricard, Frankrike
18-19 maj:	Grand Prix de Pau, Frankrike
25-26 maj:	Hockenheim, Tyskland
8-9 juni:	Spa-Francorchamps, Belgien
6-7 juli:	Hungaroring, Ungern
13-14 juli:	Red Bull Ring, Österrike
7-8 september:	Silverstone, England
21-22 september:	Barcelona, Spanien
12-13 oktober:	Monza, Italien

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

25. Tillbaka på COTA…

Skrivet den 21 mars 2019, klockan 10:53

59 kommentarer



Kan unge Colton Herta upprepa den fina farten från testerna på COTA?

Indycarserien återvänder i helgen till COTA där man körde sin ”Spring training” i februari och baserat på förarnas reaktioner efter den testen är det ett kärt återseende. Banan utanför centrala Austin är något helt annat än den i St Petersburg för två veckor sedan, inte bara för att layouten är en helt annan utan även runt omkring där teamen, egentligen för enda gången i år, har riktiga garage i en permanent depå.

Ska bli väldigt intresset och se hur formen är denna gång för team och förare, som ni kanske minns var ju Colton Herta väldigt stark under testerna och vill säkert upprepa detta kommande racehelg. Våra svenskar hängde också med bra på testerna och jag tror absolut att det finns möjlighet för båda att vara med och slåss om topp 5 i mål. Jag pratade med Marcus Ericsson i Melbourne och han siktar absolut på ett vara med i toppen, ska han det vara det måste dock kvalet sitta den här gången och överlag en solid helg där man har bra koll på set up och strategi. Som vanligt är dock de tre stora teamen favoriter med sina respektive förstauppställningar och en sådan som Alexander Rossi kommer garanterat vara både snabb och revanschsugen efter en premiär där det sista lilla saknades fartmässigt.



Felix Rosenqvist kommer att ha ögonen på sig
efter succédebuten i Florida för två veckor sedan



Marcus Ericsson hoppas på bättre tur denna gång
och siktar på att vara med och slåss i toppen

Några nya förare kommer till den här helgen med främst mexikanen Pato O´Ward som det mest spännande namnet. Fjolårets dominant i Indylghts gick ju miste om en ordinarie plats på gridden då det tänkta teamet, Harding Steinbrenner Racing, inte fick ihop resten av budgeten. Som vinnare av Indylights får du en grundplåt på en miljon dollar vilket dock inte täcker för en hel säsong som ligger på ungefär 9 miljoner, kanske drygt det för toppteamen. O´Ward lyckades till slut få till en deal med Carlin om att köra 13 race i år med premiär kommande helg på COTA. Tror inte vi kan räkna med att han är med i toppen direkt men i hans enda race förra året, som pris för segern i Indylights, i finalen på Sonoma kvalade han in P5 och blev 9:a i racet så killen kan verkligen köra bil.

Du ser både kval och race på Viasat Motor och Viaplay, tiderna är för lördag 19.55 och söndag 18.10 – väl mött!

26. Fredagshumorn: Rattmuffen, Golfspelaren m fl



***FILM**: https://youtu.be/7QpIcbLkNP8*

27. Fredagsfilmen: S.F. Edge Trophy full race | 75MM



***FILM**: https://youtu.be/GYwpxlAonBY*

28. Lediga befattningar

119007 - **Functional Safety Manager**

NEVS, Trollhättan

Software Tribe

Shape mobility for a more sustainable future!
NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.
We are now looking for a Functional Safety Manager.
Description
Do you want to make a difference?
Join NEVS in our vision is to shape mobility for a more sustainable future!
An important part in the work towards that vision is to provide vehicles that are connected, autonomous, shared and electrified. To support this, the software in the vehicles is a crucial component. Both the amount and the complexity of the software will increase drastically in coming vehicle architectures. NEVS strategy is to create a lot of this software in-house.
We are now looking for a Functional Safety Manager to drive an active and structured work with functional safety. As Functional Safety Manager you will be involved in all phases of our vehicle projects.
We work in an agile organisation, where team work, empowered self-organising teams and quick learning cycles is a key to success. Thus you need to be a good team player and continuously strive to make the team successful.

The role as a Functional Safety Manager involves:
- Drive and coordinate the functional safety related activities for NEVS products
- Building a functional safety culture in the whole organization
- Providing input to best practice design solutions
- Process guidance for the whole vehicle lifecycle
- Participating in analysis of designs such as FMEA, FTA etc.
- Educate the organization in functional safety and ISO-26262
- Keep track of trends within the functional safety domain

We are looking for someone who has:
- Minimum education of a Bachelor of Science in Software Engineering, Electronics or equivalent.
- Experience from software intense systems in the automotive industry
- Engineering experience from development of systems with functional safety requirements, minimum 5 years

- Deep knowledge of ISO-26262
- Ability to communicate clearly in English, both spoken and written.

We are looking for someone who is:

- A team player with ability to plan and prioritize
- Inspiring, solution-oriented and open minded
- Flexible in the interaction with different persons, groups and culture.
- Be professional and business oriented in your profession

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!
We very much encourage female applicants!

About us
The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride
At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.
As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.
Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.
In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms
NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time

Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/26**
Contact	Benny Fondén, Chapter Leader, Software Architectur, benny.fonden@nevs.com
Published	**15.Mar.2019**
Last application date	15.Apr.2019 11:59 PM CET

119009 - **Software Systems Architect**

NEVS, Trollhättan

Software Tribe

Shape mobility for a more sustainable future!
NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.
We are now looking for a Software Systems Architect.
Description
Do you want to make a difference?
Join NEVS in our vision is to shape mobility for a more sustainable future!
An important part in the work towards that vision is to provide vehicles that are connected, autonomous, shared and electrified. To support this, the software in the vehicles is a crucial component. Both the amount and the complexity of the software will increase drastically in coming vehicle architectures. NEVS strategy is to create a lot of this software in-house.
We are looking for an experienced system architect for the logical design of our next generation vehicles. Your role will be to design and maintain a robust and adaptable system architecture that supports the different systems in the vehicle. This is done in cross-functional teams where you will contribute with your competence in software architecture.
We work in an agile organisation, where team work, empowered self-organising teams and quick learning cycles is a key to success. Thus you need to be a good team player and continuously strive to make the team successful.

The role as Vehicle SW Systems Architect involves:
- Defining architectural requirements and guidelines
- Creating and maintaining the logical design of the functionality of the vehicle
- Supporting design and implementation work on more detailed abstraction layers
- Ensuring the consistency of the complete vehicle logical design over the life-time of the product
- Contribute to the continuous improvement of ways-of-working for related processes

We are looking for someone who has:

- Minimum education of a Bachelor of Science in Software Engineering or equivalent.
- Experience from software and electronics development in the automotive industry
- Experience from model based systems engineering using SysML
- Fluent in English both spoken and written
- Experience from agile ways-of-working is an advantage

To be successful in this role, you need to:

- Be a team player with ability to plan and prioritize
- Be creative, solution-oriented and open minded
- Have good communication skills
- Adaptability in the interaction with different persons, groups and culture.

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!
We very much encourage female applicants!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	2
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/27**
Contact	Benny Fondén, Chapter Leader, Software Architectur, benny.fonden@nevs.com
Published	**15.Mar.2019**
Last application date	15.Apr.2019 11:59 PM CET

119059/60 **Embedded Software Developers for Vehicle Control Unit**

NEVS, Trollhättan

Software Tribe

Shape mobility for a more sustainable future!
NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.
We are now looking for a Embedded Software Engineers for development of Vehicle Control Unit!

Description
We are looking for innovative embedded software developers that can join the team that develops the software for our Vehicle Control Unit. The Vehicle Control Unit will host the majority of the vehicle level application software. The first tasks for the team includes analysis, design and development of a proof of concept, such that we can learn and adapt our solutions before we go for industrialization. The work will include both software development at application level, as well as configuration and adaptation of the software platform.
Previous experience from embedded software development, hypervisors, real-time operating systems or continuous integration is great.
You will be part of the Chapter Infotainment, HMI and Body Software, which is one of four teams within the Software Tribe. Our aim is to develop embedded software solutions for software platforms, gateways, body control functionalities, remote services and infotainment systems.
You will join an agile organisation, where team work, empowered self-organising teams and quick learning cycles is a key to success. Thus you need to be a good team player and continuously strive to make the team successful.
We will ensure that you will have opportunities to grow and take on new challenges!
The role involves:

- Software Development

- Evaluation of Software Architecture Design solutions
- Software Development, C, C++
- Continuous Integration Configuration of SW platforms and RTOS
- Maintaining and developing software development environments
- Requirements identification and analysis
- Collaboration with NEVS engineers at different departments and locations

We are looking for someone who has:

- Bachelor of Science or higher degree
- Coding skills
- Previous experience from embedded software development
- Ability to share her or his expertise to colleagues
- Fluent in English both spoken and written

To be successful in this role, you need to:

- Believe in our future products
- Be a team player
- Be action oriented
- Be innovative
- Be flexible

We very much encourage female applicants!
Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	**2**
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/28**
Contact	Magnus Cedervang, Chapter Leader, +46 520 85 734; magnus.cederv
Published	**20.Mar.2019**
Last application date	22.Apr.2019 11:59 PM CET

SLUT